Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

BIULETYN KOWIEŃSKI

WILBI

WILEŃSKIE BIURO INFORMACYJNE (WILBI) ZAMKOWA 3—3.

Nr. Wilno, dn.28 października 1932 r. 749.

Treść numeru:

I. ZAGADNIENIA POLITYKI ZAGRANICZNEJ.

Kronika.

III. ZAGADNIENIA POLITYKI WEWNĘTRZNEJ I ŻYCIE SPOŁECZNE.

Kronika.

VII. SPRAWY KŁAJPEDZKIE.

Kronika.

---&:0§0:&---

I. ZAGADNIENIA POLITYKI ZAGRANICZNEJ.

K r o n i k a .

S p r a w a u k ł a d ó w l i t e w s k o - a n g i e l s k i c h n a t e m a t t a r y f ."Lietuvos Žinios" /245.X.32/:Angielski wiceminister Spr.Zagr. Eden oświadczył w Izbie Gmin, że 16 państw, a w tej liczbie i Litwa wyraziło chęć podjęcia z rządem angielskim rokowań w sprawie taryf.

M i ę d z y n a r o d o w a k o n f e r e n c j a k o l e j o w a w R y d z e ."Dzień Kow."/244.X.32/: 25 października szef dyrekcji Maszyn M-stwa Komunikacji inż.Czurlis oraz dyrektor wydziału eksploatacyjnego inż.Grynkiewiczius udali się do Rygi, gdzie wezmą udział w konferencji kolejowej w sprawie wymiany wagonów. W konferencji tej wezmą również udział przedstawiciele Niemiec,Estonji,Łotwy i ZSRR.

III. ZAGADNIENIA POLITYKI WEWNĘTRZNEJ I ŻYCIE SPOŁECZNE.

"R y t a s" o u n i w e r s y t e c i e k a t o l i c k i m ."Rytas" Nr.226 z 25.X.1932 r.Art.p.t."Uniwersytet katolicki a rozumowania". Streszczenie:

Już w ubiegłym roku katolicy zaczęli się już konkretnie troszczyć o założenie uniwersytetu katolickiego. Cały rok odbywały się prace przygotowawcze z dużą intensywnością. Dopomogły w tem dziele pisma, jak "Rytas", "Musų Laikraštis", "Pavasaris","Panevežio Balsas", "Naujoji Romuva", "Šaltinis", "Žemaičiu Prietelis", "Ukininkas", "Darbininkas", "Tiesos Kelias", "Židinys", "Ateitis", "Žvaigžde" i t.p., które drogą artykułów i odezw popularyzowały ideję uniwersytetu katolickiego i wzywały do składania ofert.

Jest jednak prasa, która kroczyła innemi drogami. Tak np. "Liet.Aidas", rozważając w kilku artykułach sprawę uniwersytetu katolickiego, wygłasza szereg nieuzasadnionych twierdzeń, a nawet gdzieniegdzie przekręca fakty."Lietuvos Aidas" stawił inicjatorom uniwersytetu katolickiego cały szereg zarzutów, które jednak nikogo nie przekonały

K r o n i k a .

P r a c e R a d y S t a n u ."Dzień Kow." /244.X.32/:Rada Stanu przyjęła już projekt ustawy o prawie przekazywania przedsiębiorstw. Przy przekazywaniu przedsiębiorstw będzie pobierany podatek specjalny. Bez wiedzy M-stwa Skarbu żadnego przedsiębiorstw nie będzie można komukolwiek przekazać i przepisać na imię żony lub bliskich krewnych.

Projekt ustawy wpłynie wkrótce do Gabinetu Ministrów celem rozważenia.

P l a n y V o l d e m a r a s a ."Dzień Kow."/244.X.32/:Prof.Voldemaras powrócił z Jezioros do Kowna. Jak podają, nadzieje jego na utrzymanie pracy w kraju zawiodły i przeto zabiega on o otrzymanie paszportu zagranicznego, by z powrotem wrócić do Francji do swej żony.

N o w y m i e s i ę c z n i k l i t e r a c k i ."Dzień Kow." /244.X.32/: W listopadzie r.b. ukaże się w Kownie pod red. prof. W.Krewe-Mickiewicziusa nowy miesięcznik p.t."Skinimai", poświęcony zagadnieniom literatury i krytyki. W piśmie współpracować będą literaci:W.Mikołajtis-Putinas, prof.B.Sruoga, P.Wajcziunas oraz grupa młodych publicystów.

S p r a w a p r o j e k t u u s t a w y p r a s o w e j ."Liet. Žinios" /245.X.32/:Gabinet Ministrów przesłał w swoim czasie projekt ustawy prasowej Radzie Stanu do rozpatrzenia. Rada Stanu rozpatrzyła projekt,wniosła pewne zmiany i ponownie przesłała projekt Gabinetowi Ministrów. Obecnie projekt ustawy prasowej figuruje znowu na porządku dziennym prac Gabinetu Ministrów.

Z j a z d p r z e d s t a w i c i e l i o d d z i a ł ó w Z w. M ł o d z i e ż y L i t e w s k i e j ."Liet.Žinios" /245.X.32/: 30 października odbędzie się w Kownie zjazd przedstawicieli oddziałów Związku Młodzieży Litewskiej.

D o k o ł a p o g ł o s e k o n a d u ż y c i a c h p r z y b u d o w i e k o l e i T e l s z e - K r e t y n g a ."Liet.Aid." /244.X.32/: W związku z wysuwanemi przez niektóre pisma kowieńskie zarzutami, jakoby przy budowie kolei Telsze-Kretynga miały miejsce nadużycia, współpracownik "Liet.Aidasa" zwrócił się w tej sprawie do ministra Komunikacji, który oświadczył w tej sprawie co następuje: Budowa kolei Telsze-Kretynga powierzona została drogą rozpisania przetargu firmie duńskiej "Haigaard i Szultz". Oferta tej firmy odpowiadała poziomowi cen w 1929 r. Firma wykonywała obowiązki normalnie i czynienie zarzutów, jakoby ówczesne ceny nie odpowiadają dzisiejszym jest bezprzedmiotowe. Prawnie zawarty układ obowiązuje zarówno państwo jak też stronę drugą. Firma podjęła się robót za cenę 17.684.480 litów. Faktyczne wydatki wyniosą mało co więcej. Różnica taka jest zupełnie dopuszczalna

O b n i ż e n i e c e n y "M u s ų V i l n i u s". "Lietuvos Aid." /244.X.32/: Od Nowego Roku roczna prenumerata "Musų Vilnius" wynosić będzie zamiast 7 lt. 5 lt. rocznie. Pismo będzie wychodziło tak, jak dotychczas co dekadę.

VII. SPRAWY KŁAJPEDZKIE.

K r o n i k a.

L i t e w s k a p o l i t y k a k o l e j o w a a p o r t k ł a j p e d z k i ."Rytas" /227.X.32/: 14 października na zebraniu t-stwa kłajpedzkiego "Aukuras" wygłosił m.in. odczyt autor książki "Problem kłajpedzki" p.Valsonokas na temat "litewska polityka kolejowa a port kłajpedzki". Prelegent zarysował geopolityczne znaczenie portu kłajpedzkiego, biorąc za punkt wyjścia rok 1505, kiedy to na mocy układu krakowskiego W.Książę Litewski stał się suwerenem Księstwa Pruskiego, a Kłajpeda, jako naturalny wylot Litwy na morze zaczyna figurować w sferze interesów litewskich. Kłajpeda się ożywia, lecz wskutek polityki Gdańska i innych portów niemieckich znowu pogrąża się w wegetacji.

Jeżeli chodzi o obecny stan portu, jest on dosyć zły. O porcie kłajpedzkim się zapomina. Chaos prawny, stanowiący splątany węzeł różnych sporów pomiędzy zarządem portu a władzami miejscowemi czyni sytuację wprost nieznośną. Wyjście natomiast łatwoby można znaleźć. Wystarczyłoby, by rząd centralny, korzystając z postanowień konwencji kłajpedzkiej i jej aneksów, wydał kilka ustaw, co położyłoby kres całemu mnóstwu sprzecznych dotychczasowych zarządzeń i stworzyłoby podstawę do rozstrzygania wszelkich sporów o charakterze prawnym.

Port kłajpedzki, jeżeli chodzi o jego położenie geopolityczne, mający, jako swe zaplecze całą Litwę, nie obsługuje jej w całej pełni. Przez port kieruje się zaledwie 35% towarów, pochodzących z Wielkiej Litwy, co jest cyfrą bardzo małą. Stan taki tłumaczy się: 1/niewielką siłą nabywczą ludności Litwy; gdy na jednego mieszkańca Łotwy importuje się rocznie towarów za 260 lt., na mieszkańca Litwy przypada towarów zaledwie za 110 lt.; 2/powolne tempo wzrostu produkcji; 3/mocna konkurencja z jednej strony portu libawskiego, z drugiej zaś królewieckiego. Wskutek tej konkurencji port kłajpedzki obsługuje jedynie niewielki pas terytorjum litewskiego mniej więcej od morza aż do linji Taurogi-Kiejdany-Możejki. Ten pas winien być wciąż rozszerzany, gdyż jedynie przy istnieniu dostatecznie wielkiego zaplecza port kłajpedzki zdoła rozwinąć wszystkie możliwości i obsłużyć litewski handel zagraniczny. Jest to interes państwowy Litwy, który nie znajduje się w sprzeczności z interesami Polski czy Rosji. Co innego natomiast można powiedzieć o Niemczech, których interesy z różnych względów są biegunowo sprzeczne z interesami Litwy. Niemcy, pragnąc utrzymać odcięte przez Kurytarz Gdański Prusy Wschodnie, dokładają olbrzymich wysiłków, starając się powiększyć jak najbardziej zaplecze portu królewieckiego i ulepszyć

sam port, grający rolę najważniejszej placówki w niemieckiem Drang nach Osten. Rzecz prosta Królewiec może tej misji nie spełnić, o ile port kłajpedzki stanie na należytej wysokości.

Obecny stan portu kłajpedzkiego i perspektywy przyszłości opierają się na litewskiej polityce komunikacyjnej. W pierwszym rzędzie chodzi tu o koleje, a w drugim o komunikację Niemnem. Niemon, przynajmniej narazie, większej roli nie odegrywa. Najważniejsza rola przypada w udziale kolejom. Linja kolei tych, łącząca Kłajpedę, powiedzmy, z Kownem jest jednak zbyt rozciągła. Nowa linja Telsze-Kretynga skróci tę sieć kolejową o 130 km. Jednak znaczenie tej kolei jest mocno osłabione przez wytargowanie przez Niemcy przy zawieraniu z Litwą traktatu handlowego kilku postanowień, na mocy których ustala się taryfę bezpośrednią między Królewcem a litewskiemi stacjami kolejowemi. System ten, wymyślony przez Niemcy jest dosyć prosty, a jednocześnie boleśnie godzący w interesy Kłajpedy. Tak więc np. transport jednej tonny cukru z Królewca do Kowna kosztuje o 13 lt. taniej niż z Kłajpedy do Kowna. To samo dałoby się powiedzieć o całym szeregu innych towarów, których transport wykazuje różnicę na jednej tonnie od kilku centów do 16 lt. na korzyść linji Królewiec-Kowno.

To samo można powiedzieć o taryfie dolarowej, regulującej ceny transportowe pomiędzy pojedyńczemi stacjami kolejowemi Prus Wschodnich i Litwy. Dzięki tej taryfie transport lądem do Litwy przez Prusy Wschodnie staje się tańszy od transportu wodą, mimo, iż wygląda to paradoksalnie. Gnębią port kłajpedzki opłaty kolejowe i morskie, gdyż fracht kosztuje w Kłajpedzie więcej niż w Królewcu czy w niektórych wypadkach w Libawie. Wobec takiej sytuacji, rzecz prosta, niepodobna wymagać od szukających zysku kupców litewskich, by jedynie z motywów patrjotycznych dokładali wysiłków do skierowania litewskiego handlu zagranicznego przez port kłajpedzki. Zachodziłaby w tym względzie potrzeba motywów o wiele realniejszych.

Co się [illegible] w tym względzie? Niedawno między rządem centralnym a autonomicznemi organami Kłajpedy stanął układ w sprawie rozrachunków finansowych z tytułu dochodów celnych. Rząd centralny zagwarantował Dyrektorjatowi kłajpedzkiemu 6,7 milj.lt. z ogólnej sumy litewskich dochodów celnych. A więc nietylko z dochodów wpływających przez kłajpedzkie komory celne, lecz i z dochodów komór celnych w Możejkach, Wierzbołowie i t.d. Niesłychany wprost układ. Gdy się bowiem wyobrazi, że ruch towarów przez port kłajpedzki maleje z roku na rok, to się łatwo zrozumie, że eo ipso maleją dochody celne, a mimo to skarb państwa volens nolens płaci corocznie w ciągu 5 lat autonomicznemu skarbowi Kłajpedy po 6,7 milj.lt. Skąd wziąść te pieniądze? Zapewne z dochodów celnych z komory celnej w Wierzbołowie?

Do takiego rozumowania zmusza całkowite nietroszczenie się autonomicznych organów Kłajpedy i Magistratu kłajpedzkiego o rozwój portu. Litwini nie czynią żadnych wysiłków w kierunku zbudowania większej liczby składów, obniżenia ceny transportów o charakterze miejscowym, nie mówiąc już o przyczynieniu się do prac budowlanych. Istnieje poważna podstawa do mniemania, że sfery kierownicze więcej się troszczą o rozwój portu królewieckiego aniżeli kłajpedzkiego i otrzymują jeszcze za to od Litwinów 6,7 milj.lt.

Niektórzy pokładają nadzieje na kolej Telsze-Kretynga, przypuszczając, że sparaliżuje ona podpisane i gorliwie ukrywane przed krytyką społeczeństwa porozumienie zarządu kolei litewskich z Niemcami. Czy aby wykupienie za cenę 20 milj.lt. szerszego o 10 km. zaplecza Kłajpedy nie jest procentem zbyt znikomym, gdy chodzi o tak olbrzymi kapitał?

Odczyt ten zaopatruje "Rytas" w następujący komentarz: Odczyt zmusił do zastanowienia się czy kierunek dzisiejszej polityki kolejowej jest istotnie celowy.

10-ta rocznica powstania w Kraju Kłajpedzkim. "Dzień Kow."/244.X.32/: W Kłajpedzie powstał specjalny komitet dla urządzenia uroczystości z powodu 10-tej rocznicy powstania w Kraju Kłajpedzkim.

Rocznica wypada w dn.15 stycznia 1933 r. Na program obchodu mają się złożyć zjazdy, manifestacje organizacyj społecznych i święto pieśni.